Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8163**

16. Wahlperiode 15. 02. 2008

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Kerstin Andreae, Dr. Uschi Eid, Dr. Gerhard Schick, Sylvia Kotting-Uhl, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Termingerechte Fertigstellung der Rheintalbahn

Die Rheintalbahn, auf der Strecke Karlsruhe–Basel, ist einer der bedeutendsten europäischen Schienenverkehrskorridore, insbesondere für den Güterverkehr. Sie ist eine der vorrangigen Achsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und Bestandteil des europäischen Infrastrukturleitplanes.

Die Rheintalbahn bildet die Hauptzulaufstrecke für die Neuen Alpentransversalen (NEAT) im alpenquerenden Verkehr. Die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz haben sich daher im Vertrag von Lugano zu einem gemeinsam abgestimmten Schienenausbau der NEAT und ihrer Zulaufstrecken verpflichtet. Die Schweiz gewährleistet darin den Ausbau der Lötschberg- und der Gotthardachse und die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich zum durchgehenden viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn. Der schweizerische Lötschbergbasis-Tunnel wurde bereits 2007 eröffnet, mit der Eröffnung der Strecke durch den Gotthardbasis-Tunnel und somit der Vertragsumsetzung durch die Schweiz wird für 2017/18 gerechnet.

Bereits heute ist die Rheintalstrecke laut Angaben der DB Netz AG zu 133 Prozent ausgelastet. Bis 2025 werden etwa doppelt soviel Güterzüge auf der viergleisigen Rheintalbahn unterwegs sein (Prognose des Regierungspräsidiums Freiburg 2008).

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn wird maßgeblich mit Mitteln des Bundes finanziert (ca. 4,7 Mrd. Euro). Der Eigenanteil der Deutschen Bahn AG (DB AG) beträgt ca. 250 Mio. Euro. Ausweislich des Berichtes zum Ausbau der Schienenwege 2007 wurden bisher 1,6 Mrd. Euro investiert. Bauherr der Rheintalbahn ist die Bundesrepublik Deutschland. Sie hat die DB AG mit der Ausführung beauftragt und diese wiederum die DB Projekt Bau GmbH.

Laut Medienberichten belegen interne Unterlagen der DB Netz AG, dass in den Ausbau der Rheintalbahn erst ab 2021 wieder nennenswertes Beträge investiert werden. Eine Fertigstellung der Rheintalbahn sei erst bis 2025 oder später möglich. Auf der unternehmensinternen Prioritätenliste für die Umsetzung der Aus- und Neubauprojekte der Schienenwege des Bundes rangiere die Rheintalbahn nach Angaben der Stuttgarter Nachrichten noch hinter anderen Großprojekten des Bundes wie der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm und dem Ausbau der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar zwischen Frankfurt und Mannheim (Stuttgarter Nachrichten, 7. Februar 2008; ka-news, 9. Februar 2008). Diese Pläne

spiegeln sich auch in einer im September 2007 im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vorgestellten Präsentation wider.

Die DB AG stellt in ihrer Pressemitteilung vom 7. Februar 2008 dazu fest, dass der Ausbau der Rheintalbahn bis 2020 abgeschlossen sein könne, wenn der Bund die Finanzierung entsprechend absichere. Der Realisierungszeitraum, so die DB AG, hinge letztendlich von den Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes ab. Der Ausbau der Rheintalbahn und das Projekt Stuttgart 21 würden parallel betrieben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Vereinbarungen wurden im Schweizerisch-deutschen Staatsvertrag abgeschlossen?
2. Gibt es über den Staatsvertrag von Lugano hinaus weitere vertragliche Vereinbarungen zum Ausbau der Rheintalbahn und ihrer Fertigstellung?
3. Auf welchen Termin zur Fertigstellung der Rheintalbahn haben sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement im Deutsch-Schweizerischen Lenkungsausschuss geeinigt?

   Kann die Bundesrepublik Deutschland diesen Termin einhalten?

   Falls nein, warum toleriert die Bundesregierung die Verschleppung des Ausbaus durch die DB AG?
4. Welche Ansprüche bzw. Sanktionen kann die Schweiz gegenüber der Bundesrepublik Deutschland geltend machen, wenn sich die Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn erst Jahre nach der Fertigstellung der betreffenden schweizerischen Schienenabschnitte erfolgt?
5. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass der Ausbau der Rheintalbahn nicht rechtzeitig mit der Fertigstellung der Neuen Alpentransversale (NEAT) 2017/18 vollendet sein wird, falls nein, warum nicht?
6. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zur internen Priorisierung der Schienenprojekte des vordringlichen Bedarfs durch die Deutsche Bahn AG vor?
7. Erfüllt die vorgenommene Priorisierung der Aus- und Neubauprojekte des Bundes durch die DB AG die Vorgaben des Bundes gemäß Bundesverkehrswegeplan, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Investitionsrahmenplan und Bedarfsplan?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass sich die Fertigstellung der Rheintalbahn laut der internen Planungen der DB AG um mindestens 5 bis 10 Jahre verzögern soll?
9. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG ergreifen, damit der prognostizierte Güterverkehr im alpenquerenden Verkehr nicht ausschließlich im Straßengüterverkehr abgewickelt wird, wenn die Kapazitätserweiterung der Rheintalbahn nicht termingerecht erfolgt?
10. Sind die Aussagen in den Stuttgarter Nachrichten vom 7. Februar 2008 zutreffend, dass zunächst der Ausbau des Knotens Stuttgart und der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm sowie die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim vorangetrieben werden sollen, bevor der Ausbau der Rheintalbahn, mit Ausnahme des Katzenbergtunnels, fortgesetzt werden kann?

    Falls nicht, in welchem Umfang stehen in den nächsten zehn Jahren Bundesmittel für den Ausbau der Rheintalbahn zur Verfügung?

11. Wie hoch ist der aktuelle Baufortschritt (Bauvolumen und Streckenlänge) bezogen auf den Fertigstellungstermin im Jahr 2017/18 (Angaben bitte in Prozent bezogen auf die Gesamtstreckenkilometer ausweisen)?

12. Wie hoch ist der Betrag der 2007 in den Aus- und Neubau der Rheintalbahn investiert wurde?

13. Welche Summe müsste der Bund jährlich ab 1. Januar 2008 im Durchschnitt bereitstellen, damit der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn noch bis 2017/18 abgeschlossen werden kann, und wie hoch wäre der jährliche Betrag bei einer Fertigstellung im Jahr 2020

    a) auf der Basis der Gesamtkostenrechnung von 4,7 Mrd. Euro,

    b) auf der Basis teilweise geschätzter Mehrkosten aufgrund von lärmschutzbedingter Verlegung und Untertunnelung (Offenburg)?

14. Für wie wahrscheinlich hält es die Bundesregierung, dass der Bund ca. ein Viertel des Jahresvolumens der Mittel für den Aus- und Neubau von Schienenwegen des Bundes in den nächsten neun Jahren für die Rheintalbahn zur Verfügung stellen kann, obwohl der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und der Investitionsrahmenplan (IRP) eine Vielzahl von Projekten mit hohem Investitionsvolumen als vordringlich ausweisen?

15. Wird die Bundesregierung angesichts der wahrscheinlichen Engpässe im Güterverkehr auf eine Priorisierung der Schienengüterstrecken drängen bzw. auf die doppelte Nutzbarkeit (Güter- und Personenverkehr) beim Neubau achten?

16. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung als Eigentümerin ergreifen, damit die DB AG jährlich ausreichend Mittel in den viergleisigen Aus- und Neubau der Rheintalbahn investiert, so dass dieser bis 2017/18 abgeschlossen werden kann?

17. Wird die Bundesregierung, wie von der DB AG angeregt, zusätzliche Mittel beim Deutschen Bundestag beantragen, um den Ausbau der Rheintalstrecke zu beschleunigen?

    Falls ja, in welcher Höhe?

    Falls nein, welche Gründe sprechen dagegen?

18. Hat die Bundesregierung bzw. die DB AG andere Streckenalternativen, die zeitweilig genutzt werden können?

19. Welche Kapazitätsausweitungen im Rheintal stehen nach jetzigem Stand mit der Fertigstellung der schweizerischen Gotthardachse ab 2017/18 zur Verfügung?

    Wo, und wie sollen diese von der Straße auf die Schiene bzw. umgekehrt verladen werden?

20. Wird die Bundesregierung der DB AG und dem Deutschen Bundestag nahelegen, neue Prioritäten beim Ausbau der Schieneninfrastruktur zu setzen: Ausbau der für den Güterverkehr nutzbaren Strecken, Nutzung von Nebennetzen, Doppelnutzung von Neubaustrecken bei gleichzeitigem Verzicht auf Hochgeschwindigkeiten von 205 km/h und mehr?

Berlin, den 15. Februar 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333